HEFT 15 / BERLIN, 21. JULI 1942

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

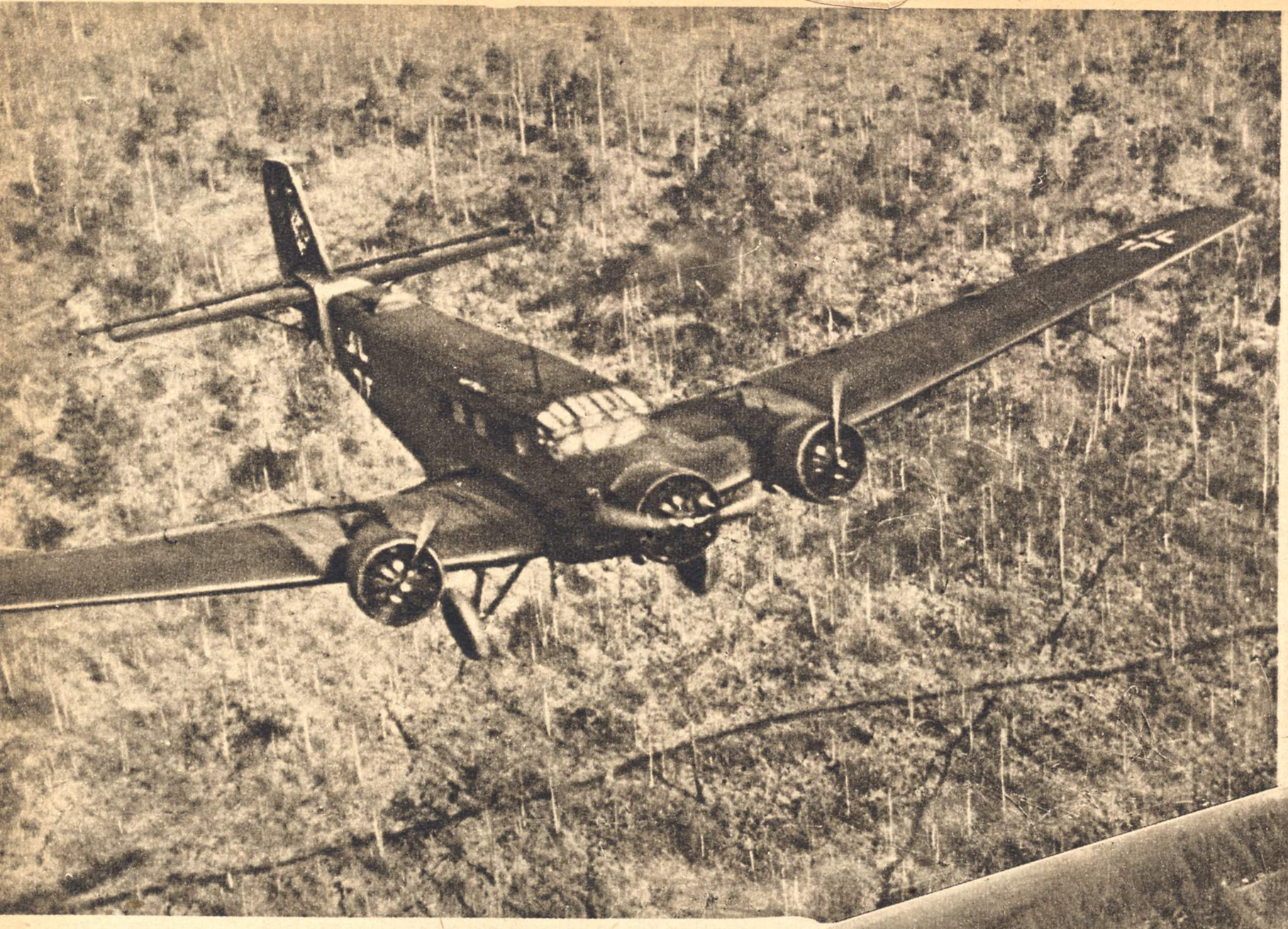
Einer vom Luftwaffen-Spähtrupp

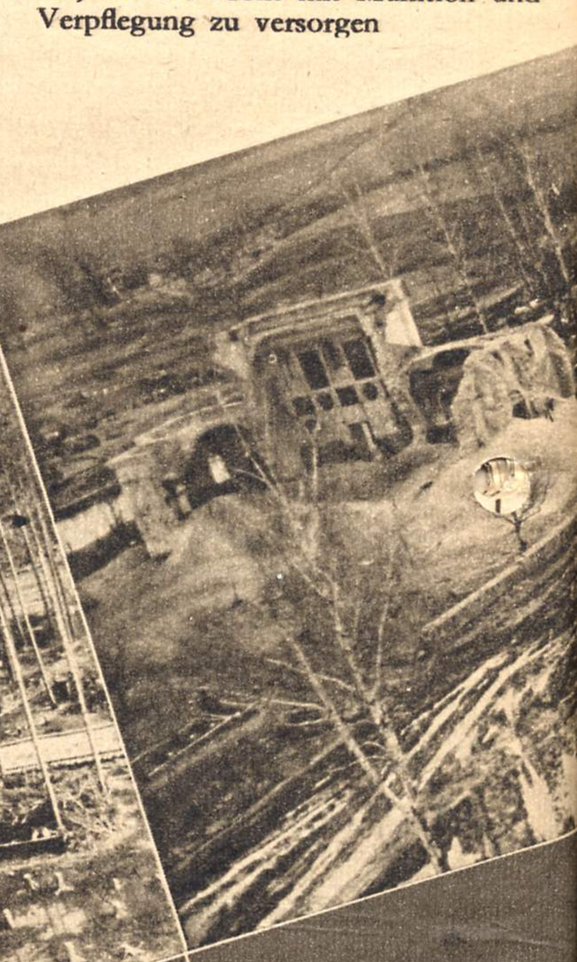
Bei den harten Abwehrkämpfen im Osten, die von unserer Wehrmacht siegreich bestanden wurden, waren auch Luftwaffenbataillone im Erdkampf eingesetzt. Sie stehen seitdem Schulter an Schulter mit den Kameraden des Heeres in vorderster Front. Bei allen Operationen, an denen sie beteiligt waren, haben sie sich hervorragend bewährt. PK-Aufn. Kriegsberichter Haustein

Der Kri

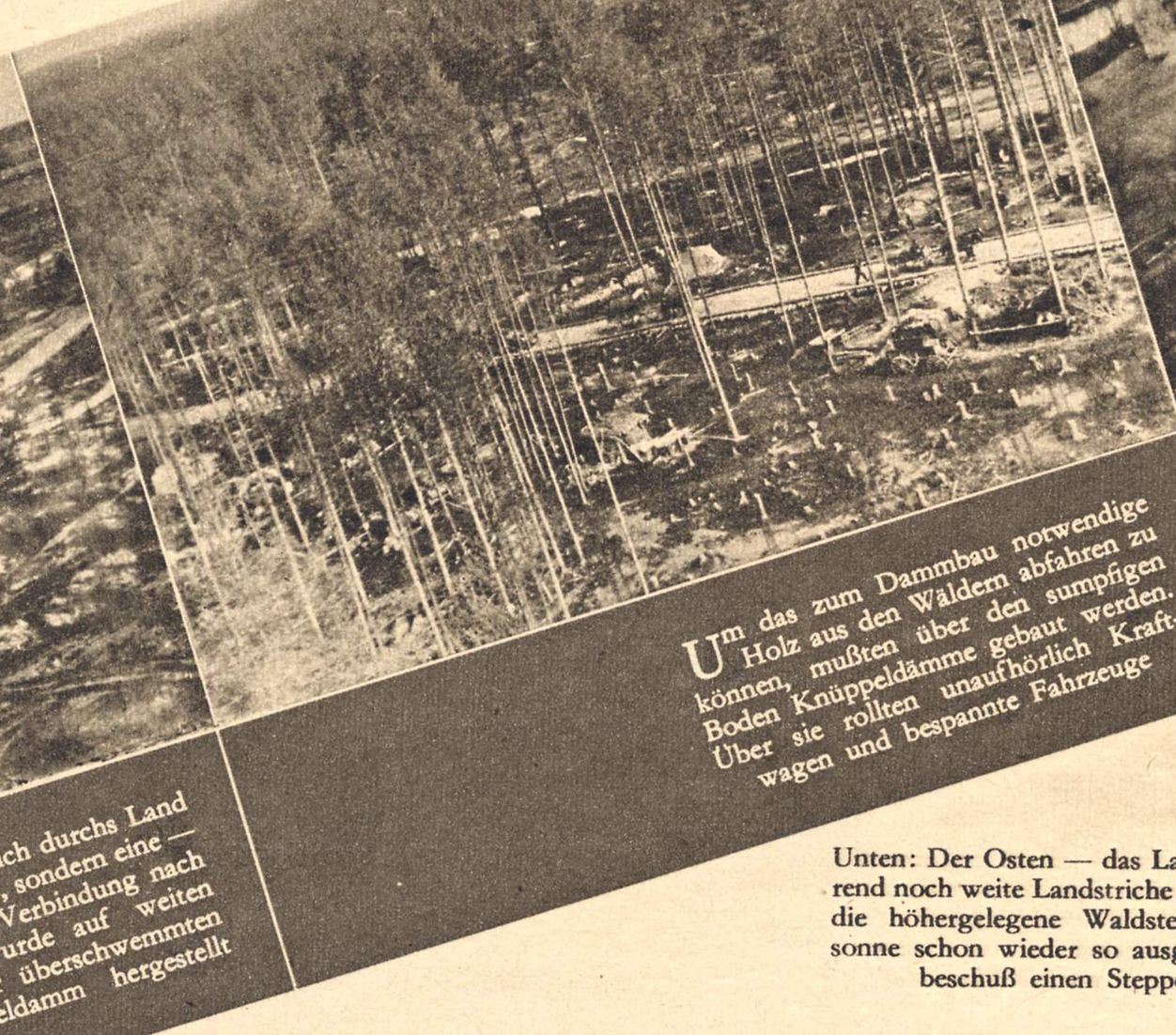
Luftbilder von einem heiß

Links: Eine Transport-Ju auf dem Wege zur Front. Hinter den vorderen deutschen Linien dehnt sich über weites Gebiet eine unwegsame Waldsteppe. Da die wenigen Straßen in diesem Frontgebiet bis zum Beginn des Sommers meist nicht befahrbar waren, mußten ständig Transportflugzeuge eingesetzt werden, um die Front mit Munition und Verpflegung zu versorgen





Der Wasserlauf, der sich durchs Land zieht, ist kein Fluß, sondern eine Straße. Um eine feste Verbindung nach vorn zu erhalten, wurde auf weiten Strecken neben der überschwemmten Straße ein Knüppeldamm hergestellt



Um das zum Dammbau notwendige Holz aus den Wäldern abfahren zu können, mußten über den sumpfigen Boden Knüppeldämme gebaut werden. Über sie rollten unaufhörlich Kraftwagen und bespannte Fahrzeuge

Unten: Der Osten — das Land der Gegensätze. Während noch weite Landstriche unter Wasser standen, war die höhergelegene Waldsteppe von der Frühjahrssonne schon wieder so ausgetrocknet, daß Artilleriebeschuß einen Steppenbrand entfesselte

eg in Sumpf und Steppe

umkämpften Frontabschnitt im Osten

Die Überreste einer Ortschaft, über die der harte Kampf in den vergangenen Monaten hinweggegangen ist. Von der wichtigen Straßenkreuzung, die sich hier befand, hatte die Überschwemmung nicht viel übriggelassen

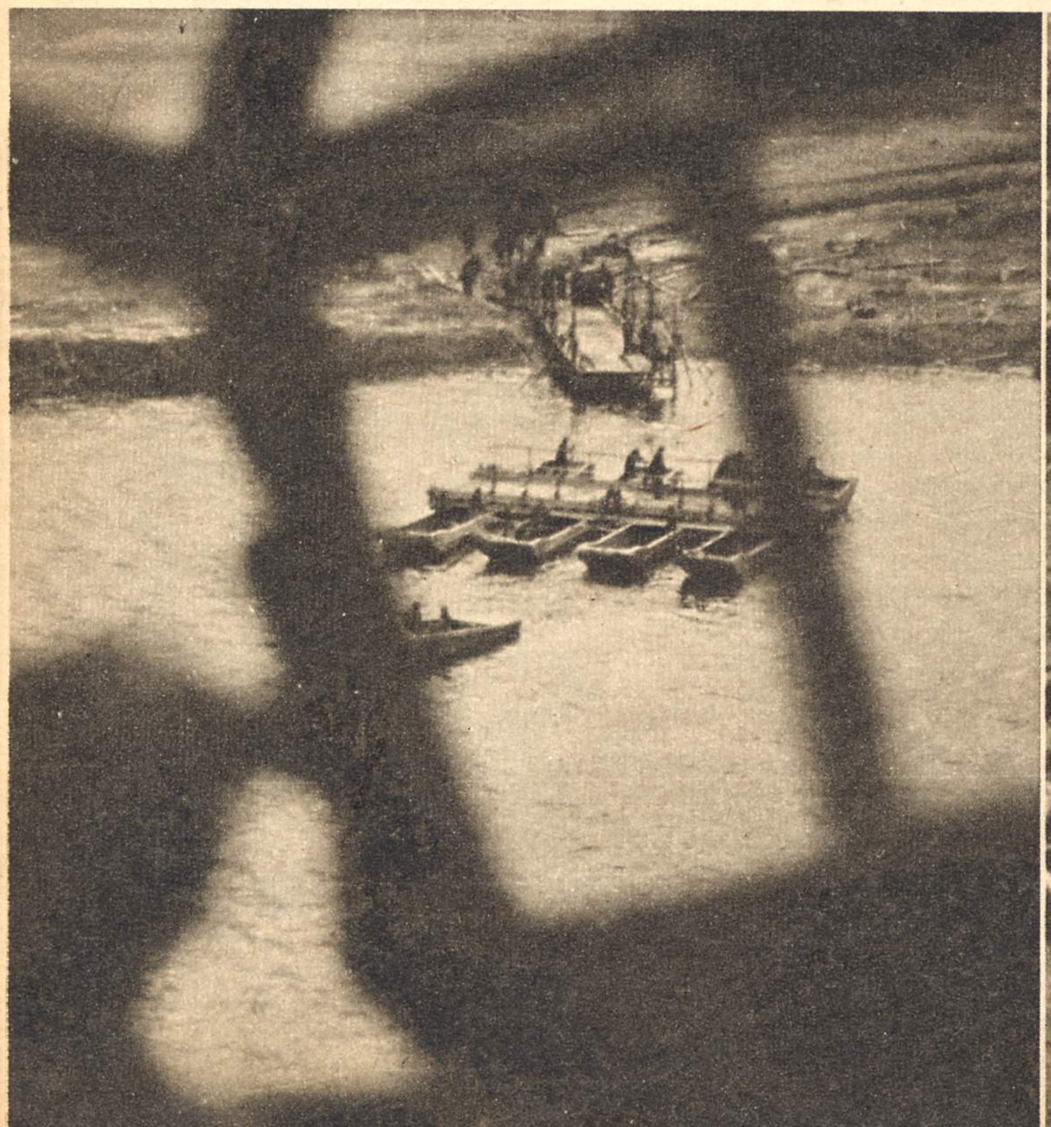
Eine deutsche Batterie hat neben einem Knüppeldamm, der die schnelle Heranschaffung von Munition ermöglicht, Stellung bezogen. Im Schutze des Flußhanges stehen die Blockhäuschen, die sich die Artilleristen errichtet haben

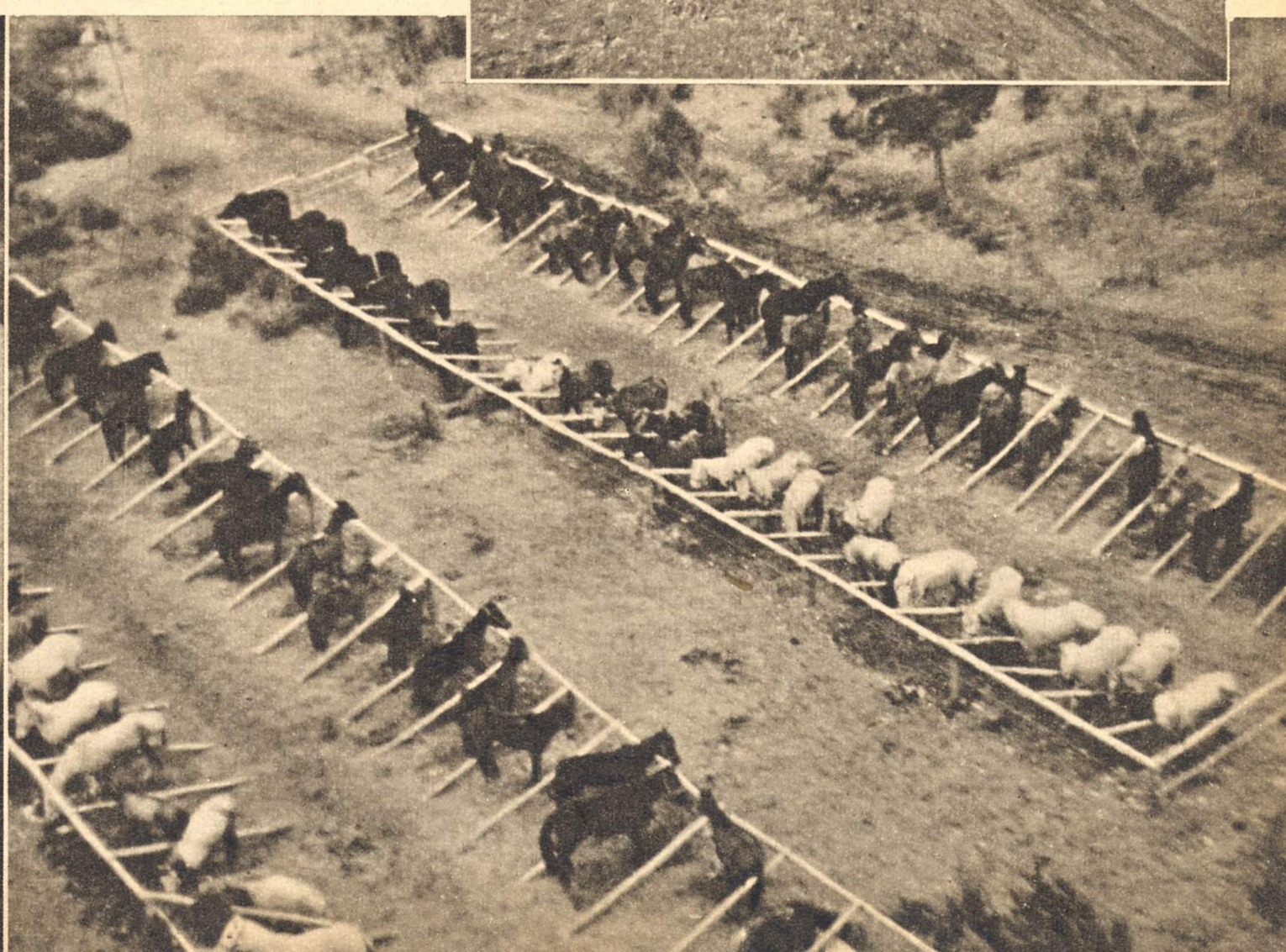
Bauernkaten — willkommene Raststationen an einer der wenigen festen Straßen. Zwischen den Hütten sind die Wagen einer deutschen Kolonne abgestellt worden. Die Gulaschkanone steht schon verheißungsvoll bereit

PK-Bildbericht von Kriegsberichter Kling (Sch)

Begegnung mit unseren Pionieren. Sie hatten in der „nassen" Zeit die schwerste Last des Kampfes gegen den Feind und gegen die Natur zu tragen. Unsere Aufnahme zeigt eine Pontonbrücke im Entstehen. Ein Brückenteil wird gerade eingefahren, um mit dem Brückenansatz verbunden zu werden

Rechts: Essenträger grüßen zum Flugzeug herauf. Sie sind das letzte Glied in der langen Kette des Nachschubs zwischen Transportflugzeug und Kochgeschirr. Unten: Ein Pferdestall unter freiem Himmel, in dem sich die vierbeinigen Kameraden von ihrem anstrengenden Dienst für kurze Zeit erholen können





Luftwaffenbataillone

Erfolgreicher Erdeinsatz an der Ostfront

Schon aus der letzten großen Rede des Führers vor dem Deutschen Reichstag erfuhr die Öffentlichkeit von dem Einsatz deutscher Luftwaffen-Bataillone an der Ostfront. Der Führer hat die großen Leistungen im Winterkampf mit folgenden Worten rühmend anerkannt: „Die Luftwaffe hat mit heroischem Einsatz unseren braven Soldaten immer und immer wieder geholfen, und zwar nicht nur durch ihre heldenmütigen Jäger- und Kampfflieger, Aufklärer, Beobachter und Transportflieger, sondern auch dort, wo es notwendig war, durch Flak- und Luftwaffenbataillone, die im Erdkampf ihre Flugplätze und endlich auch besonders bedrohte Frontabschnitte unverrückbar schützten." Auch im OKW-Bericht vom 23. Juni wurde der Erdeinsatz der Luftwaffenbataillone während der schweren Winterschlachten ehrend erwähnt. Der OKW-Bericht gab weiter bekannt, daß diese Einheiten mit Verbänden des Heeres jetzt an anderen Operationen hervorragend beteiligt seien und daß sich bei diesen Kämpfen im unwegsamen Gelände die Division Meindl besonders ausgezeichnet habe. Wir veröffentlichen zum erstenmal Aufnahmen von diesen Männern der Luftwaffe, die in vorbildlicher Bewährung gezeigt haben, daß sie auch mit den Waffen der Infanterie eiserne Kämpfer sind

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Wanderer (1), Leo (1), Haustein (2)

Gegenüber einem Feinde, der mit der Erfahrung des primitiven Naturmenschen jede Deckungsmöglichkeit des Geländes auszunutzen weiß, muß der deutsche Soldat die Instinkte eines Jägers entwickeln. Gespannt beobachten die beiden MG-Posten eines Luftwaffenbataillons aus ihrer Feuerstellung in einer Scheune das Niemandsland. Rechts: Gut getarnte Flakgeschütze beherrschen das Vorfeld an der Hauptkampflinie

Generalmajor Meindl, dessen Luftwaffendivision im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht rühmend erwähnt wurde, bei einer Lagebesprechung in seinem Gefechtsstand

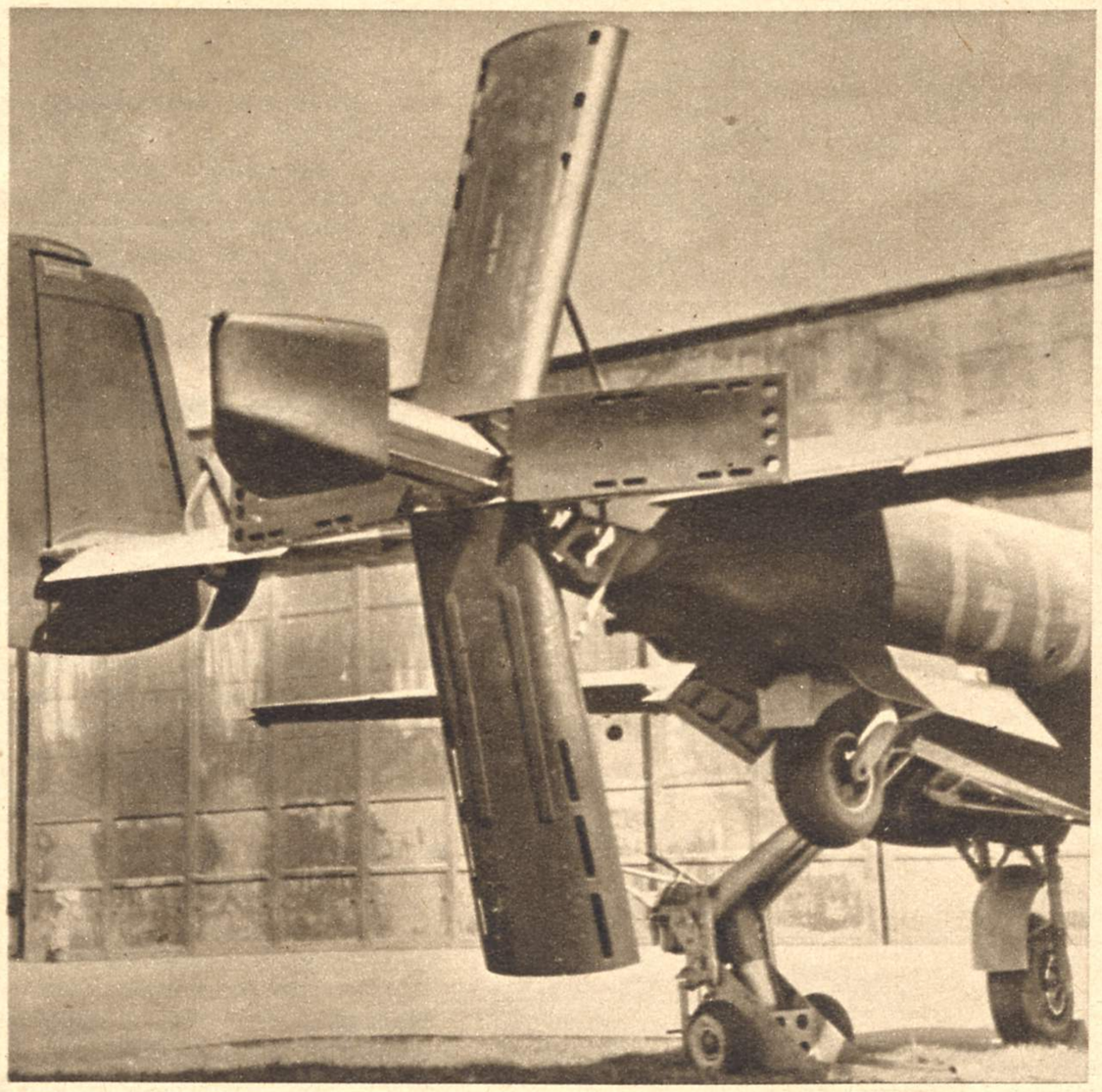
Unten: So sieht das Land aus, mit dem der kämpfende Soldat sich täglich von neuem auseinandersetzen muß. Ein Spähtrupp bahnt sich im frühen Morgengrauen durch sumpfiges Vorgelände seinen Weg

Wie eine Verlängerung des Rumpfendes wirkt die Sturzflugbremse der Do 217, die weit über das Leitwerk hinausragt. Unsere Aufnahme zeigt sie in geschlossenem Zustande

Das Flugzeug am Fallschirm

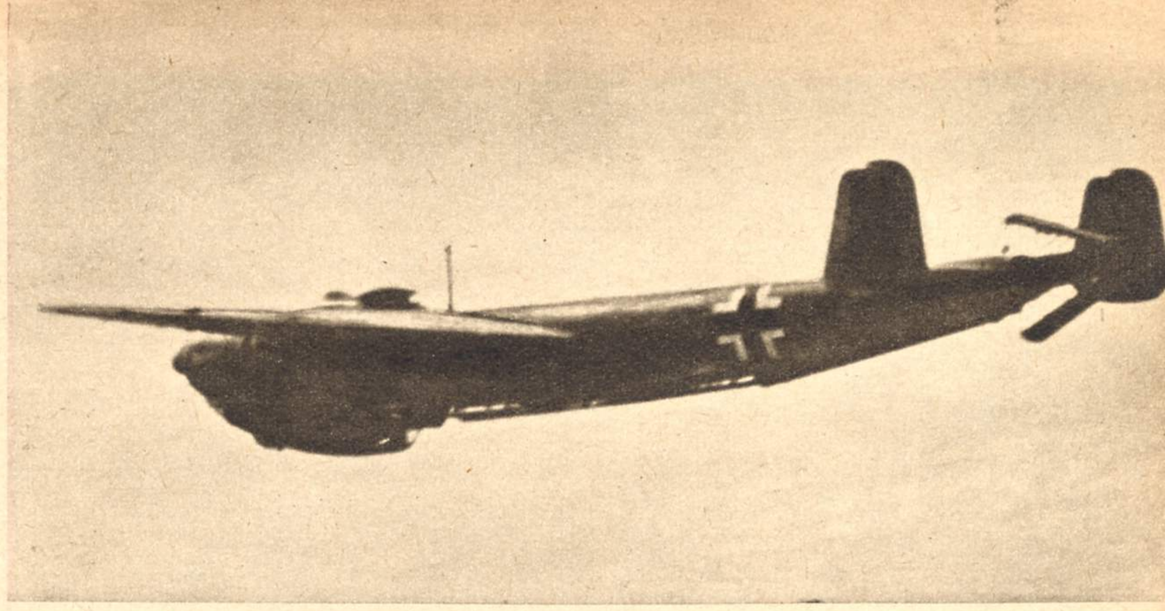
So stürzt die Do 217

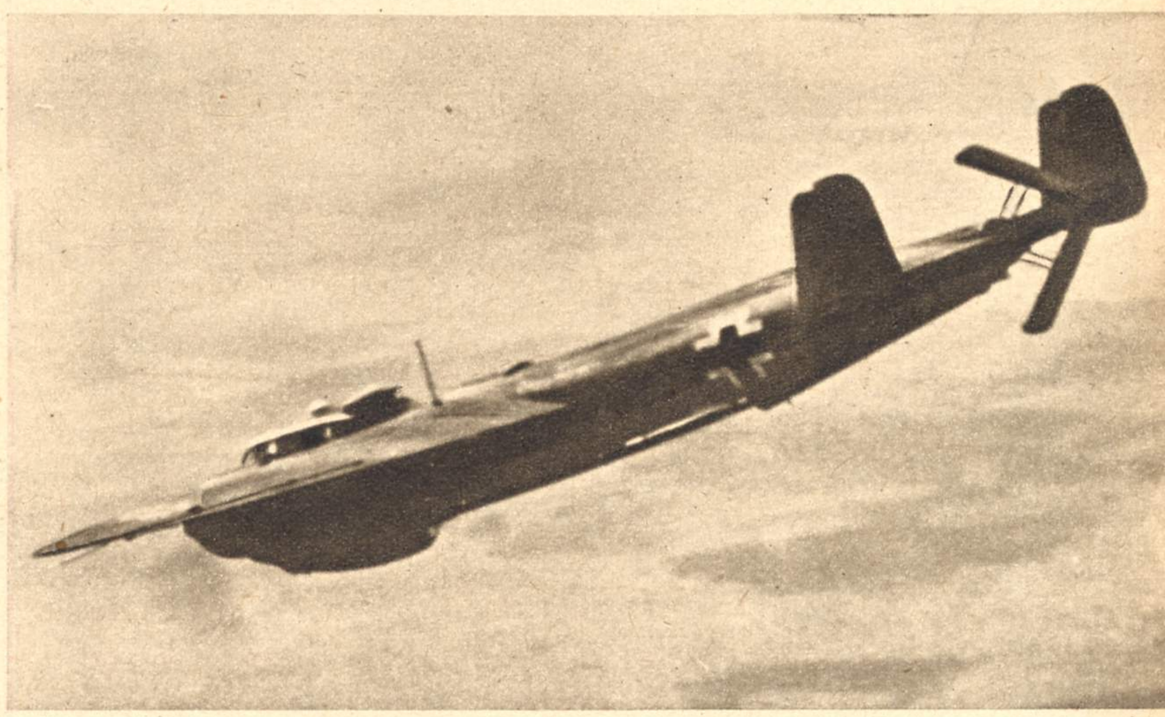
Das von den Dornier-Flugzeugwerken entwickelte neue zweimotorige Sturzkampfflugzeug Do 217, dessen Einsatz erst vor kurzem bekanntgegeben wurde, hat sich bereits hervorragend bewährt. Seine Stabilität während des Sturzes verdankt es in erster Linie der Anordnung seiner Sturzflugbremse, die sich am Rumpfende schirmartig öffnet und schließt. Diese Sturzflugbremse hat der Do 217 den Spitznamen „Flugzeug am Fallschirm" eingetragen. Wir veröffentlichen die ersten Aufnahmen dieser neuartigen Sturzflugbremse, mit der der deutsche Flugzeugbau neue Wege beschritten hat

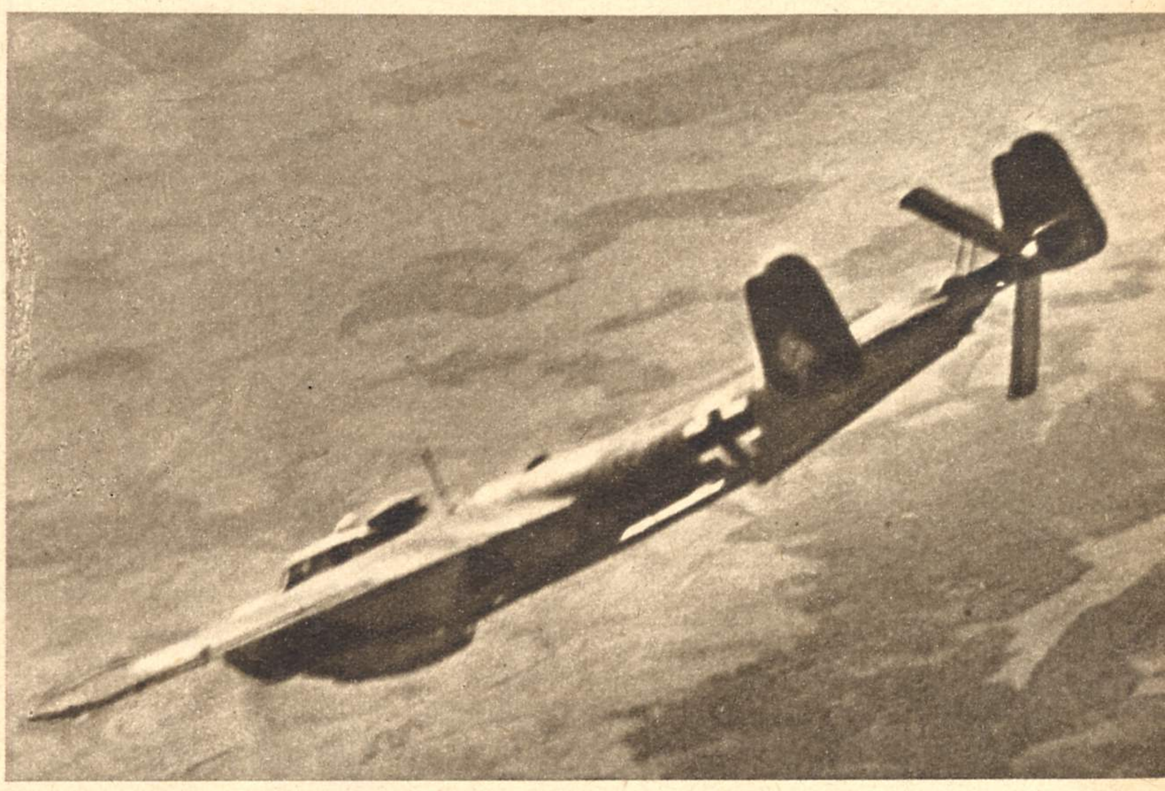


Die weit geöffnete Sturzflugbremse der Do 217, die verhindert, daß das Flugzeug im Sturz eine höhere als die vorgesehene Geschwindigkeit annimmt

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Jakobi (Wb)







Rechts: Die einzelnen Phasen der Öffnung der Sturzflugbremse. Mit der zunehmenden Neigung des Flugzeuges geht die Sturzflugbremse immer stärker auseinander. Wenn sie sich vollständig entfaltet hat, vermag die Do 217 mit einer Geschwindigkeit von 7—800 km/std zu stürzen

Flugzeug

Die Waffen der

So wie bei jeder Kampfhandlung zu Lande, zu Wasser oder in der Luft nur das Zusammenwirken aller Waffen den Erfolg verbürgt, so ist im Rahmen der Gesamtkriegführung die Zusammenarbeit aller Wehrmachtsteile Voraussetzung für das Gelingen großer Operationen und für den Endsieg. Für Heer und Luftwaffe ist engstes Zusammenwirken eine Selbstverständlichkeit, nicht weniger gilt dies aber auch im neuzeitlichen Kriege für Kriegsmarine und Luftwaffe. Das Flugzeug hat als Aufklärer den Sehbereich der Flotte vervielfacht, und zugleich haben Fliegerbombe und Lufttorpedo sich zu Waffen entwickelt, die für die Bekämpfung feindlicher Seestreitkräfte und Handelsfahrzeuge neue, früher ungeahnte Möglichkeiten bieten.

Die Arten des Zusammenwirkens zwischen Luftwaffe und Kriegsmarine im einzelnen sind vielfältig. Sie reichen vom gemeinsamen Einsatz kleinster Einheiten bis zu aufeinander abgestimmten Kampfhandlungen größerer Verbände oder sogar beider Wehrmachtteile insgesamt.

Am engsten tritt die Zusammenarbeit da in Erscheinung, wo das Flugzeug einer Flotteneinheit als Aufklärungsmittel oder Angriffswaffe unmittelbar zugeteilt ist. Hierbei sei beispielsweise an das Bordflugzeug gedacht, das heute bei allen größeren Kriegsschiffen unentbehrlich ist, und an Trägerflugzeuge, die Flottenverbände oder Geleitzüge begleiten. Auch Küstenfliegerverbände können in ähnlicher Weise gewissermaßen eine Waffengattung der Kriegsmarine darstellen.

Die Luftwaffe als selbständiger Wehrmachtteil ist mit der Kriegsmarine nicht weniger eng verbunden und kann entscheidenden Anteil an der Seekriegführung erlangen dadurch, daß sie den Kampf gegen feindliche Seestreitkräfte führt. Je nach der gegebenen Lage wird die Luftwaffe diesen Kampf völlig allein, d. h. ohne die Mitwirkung eigener Seestreitkräfte, oder im Rahmen gemeinsamer See- und Luftoperationen führen. So erfolgte z. B. die Zerschlagung britischer Seestreitkräfte vor Kreta anläßlich der Kämpfe um diese Insel ausschließlich durch Verbände der Luftwaffe. Dagegen wurde s. Zt. der Versuch britischer Flot-

Das Flugzeug als Aufklärer

U-Boote greifen an

A Ein zur Fernaufklärung eingesetztes Flugzeug entdeckt weitab von der Küste einen durch Bewacher gesicherten Geleitzug. Um 7.26 Uhr nach Feststellung der genauen Stärke des Geleitzuges, seines Standortes und Kurses funkt es diese Angaben an eine im gleichen Seegebiet stehende U-Boot-Flottille. Dann setzt das Flugzeug seine Aufklärungsarbeit planmäßig fort. Ein Angriff des Aufklärers unterbleibt, da er wegen des langen Flugweges keine Bomben mit sich führt

B Ein zweiter, später gestarteter Fernaufklärer hat die Funkmeldung des ersten Flugzeuges ebenfalls aufgenommen und findet den Geleitzug an dem vermuteten Ort. Er begleitet den Geleitzug und gibt erst, nachdem dieser seinen Kurs geändert hat, 8.26 Uhr den neuen Standort und Kurs an die U-Boote. Die U-Boote ändern nach den Angaben des Flugzeuges ihren Kurs

C Die U-Boote sind auf Grund der Funkmeldungen auf den Feind gestoßen, greifen an und schießen zwei Dampfer aus

FUNKRAUM IM U-BOOT

nd U-Boot

lockadeschlacht

tenstreitkräfte, die deutschen Landungsoperationen an der norwegischen Küste zu stören, durch den Einsatz von Einheiten der Kriegsmarine und der Luftwaffe gemeinsam abgewiesen.

Außerordentlich eng gestaltet sich das Zusammenwirken zwischen Luftwaffe und Kriegsmarine dann, wenn eigene Flottenstreitkräfte gegen feindliche Luftangriffe geschützt werden müssen. Zwar ist die Flakartillerie auf den Kriegsschiffen in der Regel fähig, auch schwere Luftangriffe mit Erfolg abzuschlagen, in gewissen Lagen jedoch, wenn im Nahbereich stärkerer feindlicher Luftstreitkräfte operiert werden muß, ist ein von Jagdflugzeugen der Luftwaffe gebildeter „Luftschirm" unerläßlich. Die Fahrt der deutschen Schlachtschiffe „Scharnhorst" und „Gneisenau" sowie des Schweren Kreuzers „Prinz Eugen" durch den Kanal im Februar 1942 bildet ein eindrucksvolles Beispiel für diese Art von Zusammenwirken.

In ähnlicher Weise ist die Luftwaffe als Begleitschutz von Handelsfahrzeugen unentbehrlich geworden. Wenn der umfangreiche Nachschub für die Panzerarmee Afrika, der die Voraussetzung für die jüngsten erfolgreichen Kämpfe in Libyen und Ägypten bildete, von Italien nach Tripolis gelangen konnte, so ist das zum großen Teil Verdienst der durch die Luftwaffe hervorragend gelösten Geleitschutzaufgabe.

Nicht zuletzt sind es die jüngsten Waffen unserer Wehrmacht, die in engem Zusammenwirken Großbritannien täglich schwere Schläge zufügen: U-Boote und Flugzeuge. Sie unterstützen sich gegenseitig bei der Bekämpfung der feindlichen Handelsschiffahrt. Das Flugzeug leistet für die U-Boot-Waffe in den von ihm erreichbaren Gewässern unersetzliche Aufklärungsarbeit, die um so notwendiger ist, als das U-Boot nur einen sehr beschränkten Sehbereich besitzt. Das U-Boot andererseits leistet der Luftwaffe willkommene Meldedienste dadurch, daß es den Standort gesichteter Geleitzüge den Kampfverbänden mitteilt. Bei gemeinsamen Angriffen von Kampfflugzeugen und U-Booten ist schon mancher britische oder amerikanische Geleitzug mit kostbarem Kriegsmaterial schwer geschädigt worden. R. S.

Das U-Boot als Fühlungshalter

Kampfflugzeuge greifen an

A Ein U-Boot hält Fühlung mit einem stark gesicherten Geleitzug. Es kann selbst nicht angreifen, weil es durch die Bewacher immer wieder abgedrängt wird, funkt aber Standort und Kurs des Geleitzuges an einen Kampfverband der Luftwaffe. Eine spätere Kursänderung des Geleitzuges wird den inzwischen gestarteten Fernkampfflugzeugen gemeldet

B Auf Grund der Funkmeldungen finden die Kampfflugzeuge den Geleitzug und können einen Dampfer versenken. Der Geleitzug wird zersprengt und teilt sich

Zeichnungen Trester

C Das fühlunghaltende U-Boot folgt dem wichtigeren Teil des Geleitzuges und funkt dessen neuen Kurs und Standort an eine zweite, später gestartete Gruppe von Kampfflugzeugen. Diese treffen nach einigem Suchen den Geleitzugteil, greifen zwei zurückgebliebene Dampfer an und versenken einen davon

Gegen Englands Nahost-Stellung

Kriegsschauplatz östliches Mittelmeer

Von H. G. von Studnitz

Die Ereignisse in Nordafrika rücken den Krieg in die unmittelbare Nähe der stärksten strategischen Stellung, die das britische Weltreich heute noch besitzt, in den Bereich des östlichen Mittelmeeres und damit der Küsten jener Zone, die die Engländer als „Mittleren Osten" bezeichnen.

Der westliche Teil des Mittelmeers hat in diesem Kriege niemals die militärische Bedeutung zu erlangen vermocht wie 1914—18. Nach der Niederlage Frankreichs fiel eine der Hauptaufgaben, an denen die britische Flotte im westlichen Mittelmeer wirkte, fort, die Sicherung der Transporte schwarzen Kanonenfutters von Marokko, Tunis und Algerien nach Frankreich. Mit dem britischen Überfall auf Oran senkte sich endgültig der Vorhang über diesen Teil des Kriegstheaters. Dazu wurde die Sperre der italienischen Flotte, der deutschen und italienischen Luftwaffe an der Straße von Sizilien, dem Ausgang des westlichen Mittelmeeres in das östliche, so wirksam, daß die Engländer dazu übergingen, nach Ägypten bestimmte Konvois den langen Umweg um das Kap der Guten Hoffnung nehmen zu lassen. Selbst als Nachschubstraße zwischen Großbritannien und seinen nah- und fernöstlichen Besitzungen fiel das westliche Mittelmeer damit aus.

Ganz anders entwickelte sich die Lage im östlichen Mittelmeer. Die Bedeutung dieses Frontabschnitts wuchs, je länger der Krieg dauerte. Schon bald nach Beginn der Feindseligkeiten im Herbst 1939 gingen die Engländer, zunächst noch in Gemeinschaft mit den Franzosen, daran, ihre dortigen Positionen zu verstärken. Dies kam nicht nur in dem Ausbau von Malta, der Entsendung von Truppen nach Griechenland und Kreta, sondern auch in einer Reihe politischer Manöver zum Ausdruck, deren wichtigstes Ziel die Gewinnung der Türkei als englischer Bundesgenosse war. Es war im wesentlichen die Voraussicht dieser Entwicklung, die Italien im Frühjahr 1939 zur Besetzung von Albanien und im Herbst 1940 zu den Maßnahmen gegen Griechenland veranlaßte. Damit hatte die in Osteuropa begonnene, in Westeuropa fortgesetzte Auseinandersetzung der europäischen Mächte auf das östliche Mittelmeer übergegriffen. Nach der Besetzung Griechenlands durch die Achsenmächte und der Eroberung Kretas und der griechischen Inseln der Ägäis waren die Fronten zu einem vorläufigen Stillstand gelangt.

Inzwischen hatten die Engländer aus ihrer Niederlage auf dem griechischen Festland und Kreta die Konsequenzen gezogen und ihre Anstrengungen in den übrigen Küstenländern des östlichen Mittelmeers verdoppelt. Die Werbungen Großbritanniens um die Türkei hatten nicht zuletzt deswegen so früh eingesetzt, weil die Alliierten von der Annahme ausgingen, daß der neue europäische Krieg so wenig wie der letzte in Westeuropa entschieden werden würde und daß eine Aufrollung der deutschen Front am leichtesten aus der südöstlichen Flanke über die Türkei und den Balkan zu ermöglichen sei. Zu diesem Zweck wurde im Winter 1939—40 die sogenannte Weygand-Armee aufgestellt. Der im Oktober 1939 zustande gekommene englisch-türkische Bündnisvertrag erfüllte jedoch die britischen Erwartungen nicht. Die Türkei ließ keinen Zweifel darüber, daß sie türkische Politik zu machen wünschte und diese am besten in der Aufrechterhaltung ihrer Neutralität gesichert sah. Im Juli 1941 kam ein deutsch-türkischer Freundschaftsvertrag zustande, der sich als Gegengewicht gegen das englisch-türkische Bündnis bewährt und der Türkei die Fortsetzung ihrer Ausgleichspolitik gestattet hat. Daß eine militärische Verbindung mit der Türkei die strategische Position der Engländer im östlichen Mittelmeer wesentlich gestärkt hätte, ergibt sich aus der geographischen Lage dieses Landes. Der Verlust von Kreta wäre nicht so spürbar geworden, die Stellung von Cypern hätte entlastet werden können. In Alexandrette, das die Türken kurz vor dem Krieg von den Franzosen übernommen hatten, hätte sich der britischen Flotte der beste Hafen im östlichen Mittelmeer geöffnet.

Was den Engländern mit diplomatischen Mitteln in der Türkei mißlang, glückte ihnen mit militärischem Einsatz in Syrien. Syrien ist der wichtigste Schlüssel zum Mittleren Osten. Wie die Seeverbindungen nach dem Irak und Iran über Ägypten, so laufen die großen Landverbindungen dorthin über Syrien. Beirut war der Ausgangspunkt eines Wüstenautomobilexpreß, den die Gebrüder Nairn als schnellste Landverbindung zwischen Europa und Bagdad organisiert hatten. Außerdem mündete in Tripoli die nördliche Abzweigung der großen Pipeline, die das Irakpetroleum von seinen Quellen auf die Tankschiffe im Mittelmeer befördert. Als Handelsplätze wetteiferten die syrischen Häfen, vor allem Beirut, mit den wichtigsten des Mittelmeers. Endlich ist Damaskus, die Hauptstadt Syriens, neben Kairo das politisch regste Zentrum der arabischen Welt. Der Plan der Engländer, sich nach dem Weltkriege der wichtigsten Stücke des osmanischen Erbes zu bemächtigen, scheiterte in Syrien an dem unerwarteten Widerstand von Clemenceau. Im Sykes-Picot-Abkommen bekam Frankreich die Küste von Alexandrette bis Akka zugesprochen, während sich Großbritannien mit dem südlichen Teil von Haifa bis an die ägyptische Grenze begnügen mußte. Die Teilung Syriens blieb den Engländern jedoch immer ein Dorn im Auge. Nachdem der deutsch-französische Waffenstillstand Frankreich aus der britischen Kombination ausgeschaltet hatte, wurde ein außerhalb der britischen Einflußsphäre stehendes Syrien in London als unerträglich empfunden. Unter dem Vorwand, daß Syrien von der Achse bedroht werde, marschierten daher im Juli 1941 britische Truppen unter dem Befehl des Generals Wilson in Syrien ein. Nach einmonatigen Kämpfen mußten die Franzosen unter General Dentz sich ergeben.

Gegenwärtig herrscht in Syrien ein dreiteiliges Regime. In Beirut und Damaskus bestehen dem Namen nach unabhängige einheimische Regierungen, über denen jedoch ein von dem französischen Emigrantengeneral De Gaulle eingesetzter Hochkommissar, General Catroux, waltet. Dieser wiederum untersteht dem britischen Militärgouverneur als dem eigentlichen Herrn des Landes. Die von den Engländern angestrebte militärische und wirtschaftliche Verschmelzung zwischen Syrien und Palästina ist in vollem Gange. So wurde mit dem Bau einer strategischen Bahn zwischen Haifa und Beirut längs der Küste und mit dem Anschluß des syrischen Straßensystems an das von Palästina begonnen. Nachdem zwischen Palästina und Ägypten bereits eine Bahnverbindung besteht, würde es nach Vollendung der Strecke Haifa—Beirut möglich sein, zwischen Kairo, Beirut und Damaskus Bahntransporte laufen zu lassen.

Auch sollen britische und amerikanische Militärsachverständige in Zusammenarbeit mit dem syrischen Verkehrsministerium die Vorarbeiten für den Bau einer Autostraße zwischen Damaskus und der saudischen Hafenstadt Djidda abgeschlossen haben, die über

Port Said, ehemals ein unbedeutendes Fischerdorf, ist durch den Suezkanal zum Welthafen geworden. Unsere Aufnahme vermittelt einen Eindruck von dem starken Schiffsverkehr, der diesen Eingang zum Suezkanal belebte, ehe die Achsenmächte den britischen Durchgangsverkehr durch das Mittelmeer lahmlegten.

Aufn. Hanns [illegible]za

Amman und Maan in Transjordanien sowie Medina im Hedschas führen wird. Dem Bau der Straße liegt die Idee zugrunde, eine schnelle Verbindung zwischen dem Roten-Meer-Hafen Djidda und den Ländern der Levante für den Fall zu schaffen, daß der Verkehr durch den Suezkanal einmal infolge militärischer Entwicklungen nicht mehr durchgeführt werden könnte. Djidda soll dann neben Basra zur Versorgungsbasis für die britischen Levantehäfen werden.

Im benachbarten Palästina hat der Krieg politisch keine wesentliche Veränderung gebracht. Das nationale Arabertum wird weiter unterdrückt, nachdem sich seine besten Kräfte in den Aufständen vor diesem Kriege erschöpft hatten und sein Führer, der Mufti von Jerusalem, erst ins Exil nach Syrien und Bagdad, später nach Europa fliehen mußte. Andererseits hat sich das politische Verhältnis zwischen Engländern und Juden nicht gebessert. Die Palästinajuden gehen so weit, den amtierenden britischen Hochkommissar Sir Harold MacMichael als einen „Faschisten" zu bezeichnen, weil er einmal die jüdische Einwanderung während des Krieges gestoppt hat, zum andern auf Rat der britischen Militärbehörden dem jüdischen Plan der Einrichtung einer eigenen jüdischen Armee in Palästina ablehnend gegenübersteht. In London und New York finden diese jüdischen Beschwerden gelegentlich ein lärmendes Echo. Wie kompliziert das englisch-jüdische Verhältnis in Palästina aber auch sein mag, die Juden wissen ganz genau, daß sie sich dort letzten Endes nur dank der Engländer halten können. Die Engländer sind daher der jüdischen Mitarbeit durchaus sicher, ja, diese hat es ihnen gestattet, aus Palästina das neben Ägypten wichtigste Arsenal des Nahen Ostens zu machen. So soll sich die RAF der dortigen Werke für Reparaturen bedienen. Eine englische Zeitung schrieb kürzlich, daß Palästina der einzige Platz zwischen Großbritannien und Australien sei, wo Präzisionsinstrumente der britischen Flotte instand gesetzt werden können. Über die Herstellung von Handfeuerwaffen in Palästina fehlen Unterlagen, jedoch dürften die Schwierigkeiten der Anlaufzeit überwunden sein. Die großen Öltanks von Haifa waren mehrmals das Ziel deutsch-italienischer Luftangriffe. Ob die dort im Bau befindliche Raffinerie zur Destillierung von Flugzeugbenzin fertiggestellt wurde, ist nicht bekannt. In jedem Fall ist Haifa als Bunkerölstation für die britische Mittelmeerflotte heute ungleich wichtiger als früher, wo der Überfluß an Tankertonnage der britischen Kriegsmarine den Einkauf von Bunkeröl in Venezuela gestattete. Die britische Nah-Ost-Armee unterhält in Palästina zahlreiche Trainingslager, in denen nicht nur britische und Dominiontruppen, sondern auch emigrierte Tschechen, Polen und Gaullisten geschult werden. Die bessere Klimalage Palästinas erleichtert die Gewöhnung dieser aus andern Ländern für den Einsatz im Nahen Osten de konzentrierten Verbände.

Daß Ägypten sofort nach Ausbruch des Krieges von den Engländern in eine riesige Offensivbasis verwandelt wurde, ist bekannt. Die ägyptische Armee, deren Modernisierung gerade erst begonnen hatte, wurde ihrer neuzeitlichen Waffen wieder beraubt und in den Sudan geschickt, um an der abessinischen Grenze „auf Wache" zu gehen. Der Sinn dieses Manövers war ein doppelter. Einmal fürchteten die Engländer, daß die mangelnde Kriegslust des ägyptischen Volkes sich in Revolten der ägyptischen Soldaten gegen die britische Herrschaft ausdrücken könnte. Zum andern aber wurden sämtliche in Unterägypten befindlichen militärischen Einrichtungen, vor allem Unterkünfte, nach Kriegsausbruch von den Engländern für sich und ihre aus allen Weltteilen herbeigeholten Hilfsvölker gebraucht. Durch die Niederlagen in Libyen sehen sich die Engländer jedoch neuerdings gezwungen, auf die ägyptische Armee zurückzugreifen. Im Nachschubwesen finden bereits ägyptische Einheiten Verwendung.

Durch den Vormarsch Rommels haben sich die deutsch-italienischen Positionen im östlichen Mittelmeer denen der Engländer wesentlich genähert. Von Tobruk läßt sich nach Kreta und Rhodos eine gerade Linie ziehen, die drei strategische Punkte vereinigt, die an Bedeutung der Linie Cypern—Beirut—Haifa—Alexandrien nicht nachstehen. Die Schlacht um die Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer drängt sich nunmehr auf engstem Raum zusammen. Daß die Verengung des Raumes für einen Gegner, der sich vorwiegend auf Seemacht stützt, besonders gefährlich ist, haben die Engländer bei den verlustreichen Kämpfen in Südost-

Hauptmann GOLLOB

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Nur wahre Kämpfer können überragende Sieger sein

Oberleutnant GEISSHARDT

Oberleutnant SETZ

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes an Hauptmann Gollob, Kommodore eines Jagdgeschwaders, anläßlich seines 101. Luftsieges als 13. Soldaten der deutschen Wehrmacht; ferner das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes den Jagdfliegern Oberleutnant Geisshardt und Oberleutnant Setz als 101. und 102. Soldaten der deutschen Wehrmacht

Hauptmann Leppla, Kommandeur einer Jagdgruppe, hat durch sein vorbildliches Verhalten seine Besatzung stets zur höchsten Tatbereitschaft angespornt und sich damit hervorragenden Anteil an der Niederkämpfung der sowjetischen Luftwaffe und der Zerschlagung der sowjetischen Erdwaffe erworben. Im Kampf gegen England schoß er 13 Flugzeuge ab, im Osteinsatz 7 Flugzeuge. — Hauptmann Seifert, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, führte 320 Feindflüge durch. In harten Luftkämpfen am Kanal schoß er insgesamt 31 Feindflugzeuge ab. — Hauptmann Henne, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, hat auf vier Kriegsschauplätzen über 150 Feindflüge geflogen. Im Osten führte er seine Nahkampfstaffel von Erfolg zu Erfolg. Bei Angriffen auf die schwer verteidigten Flugplätze der Krim zerstörte er 68 Flugzeuge am Boden. — Oberleutnant Hohagen, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, hat gegen England 9 und im Ostfeldzug 21 Flugzeuge abgeschossen. Er war seiner Jagdgruppe stets ein leuchtendes Vorbild. — Oberleutnant Rudel, Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, gelang es durch besondere Tapferkeit, das Sowjetschlachtschiff „Marat" durch mehrere Volltreffer kampfunfähig zu machen, das Schlachtschiff „Oktoberrevolution" schwer zu beschädigen, einen Schweren Kreuzer zu versenken und einen weiteren Schweren Sowjetkreuzer außer Gefecht zu setzen. Im Einsatz gegen Erdziele vernichtete oder beschädigte er schwer: 18 Brücken, 23 Batterien, 4 Panzerzüge, 17 Panzer und Sturmgeschütze. — Oberleutnant Kiel, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, zeichnete sich bei einem Nachtflug auf London besonders aus. Obwohl sein Flugzeug einen Flakvolltreffer erhalten hatte, warf er seine Bomben in das befohlene Ziel, brachte das fast manövrierunfähig gewordene Flugzeug glücklich über den Kanal und konnte sich und seine Besatzung durch Fallschirmabsprung retten. Im Raum ostwärts Kiew vernichtete er mit seiner Gruppe 58 Eisenbahnzüge, 675 Lastkraftwagen und 22 Panzer. — Oberleutnant Rieger, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, ist es u. a. gelungen, vor Bengasi einen englischen Schweren Kreuzer durch Volltreffer außer Gefecht zu setzen. Bei Angriffen auf feindliche Geleitzüge vermochte er 30 000 BRT zu versenken. 137 Einsätze flog er im Feldzug gegen die Sowjetunion. Bei seinem letzten Angriff fand Oberleutnant Rieger zusammen mit seinem Bordschützen den Heldentod. — Oberleutnant Tratt, Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader, hat bis Mitte März 1942 in schwersten Luftkämpfen 20 Gegner abgeschossen, davon allein 12 britische Jäger. Im Ostfeldzug wurde u. a. durch sein entschlossenes und kühnes Eingreifen ein starker sowjetischer Panzerangriff rechtzeitig zerschlagen.— Leutnant Scheidig, Flugzeugführer in einer Fernaufklärerstaffel, hat besonders bei den Einsätzen gegen Malta und im Mittelmeerraum heldenhaften Kampfeswillen gezeigt. Es gelang ihm als Fernaufklärer, rund 33 000 BRT feindlichen Schiffsraums zu versenken. — Oberfeldwebel Mink und Oberfeldwebel Tange, beide Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, haben sich im Kampf gegen England und die Sowjetunion durch ihren heldenhaften Einsatz ausgezeichnet und in harten Luftkämpfen bisher je 40 Feindflugzeuge abgeschossen

PK-Aufn. Kriegsberichter Genzler (Sch 1), Koster (Sch 1), Speck (Sch 1), Privat (1), Scherl-OKW (10)

Hauptmann LEPPLA

Hauptmann HENNE

Hauptmann SEIFERT

Oberleutnant HOHAGEN

Oberleutnant RUDEL

Oberleutnant KIEL

Oberleutnant RIEGER †

Des Retters letzte Tat

Hauptmann Kroseberg und die afrikanischen Flieger

Von Kriegsberichter Fritz Dettmann

PK Seinen Namen kannte man von Tripolis bis zur ägyptischen Grenze. Er war ein Begriff für jeden Flieger in Nordafrika. Ein Begriff kameradschaftlicher Gastfreundschaft und einer niemals ermüdenden, bis zur Selbstaufopferung wachsenden Hilfsbereitschaft. „Hauptmann Heinz Kroseberg", so heißt es in der Begründung seiner Auszeichnung mit dem Ritterkreuz, „hat bei der Bergung in der Wüste notgelandeter oder über See abgeschossener Besatzungen ungewöhnliche Leistungen vollbracht. Von seiner hohen Aufgabe der Bergung in Not geratener Kameraden zutiefst erfüllt, hat er, in stillem Heldentum sich aufopfernd, zahlreichen deutschen Soldaten das Leben gerettet, bis er von einem Bergungsflug weit über See nicht zurückkehrte."

Es ist das erstemal, daß die hohe Auszeichnung des Ritterkreuzes an ein Mitglied einer Notstaffel verliehen wurde. Diese Tatsache allein schon läßt erkennen, welchen hohen Wert die Führung auch diesen Leistungen beimißt, die ebenso wie der kämpferische Einsatz eine volle Hingabe des Mannes fordern. Hauptmann Kroseberg war Staffelkapitän einer Notstaffel im nordafrikanischen Kriegsgebiet. Als er vor über einem Jahre nach Libyen kam, wurde er vor eine neue und fliegerisch eigenartige Aufgabe gestellt. Ihren unmittelbaren Wert hatte er sehr bald erkannt. Es kam darauf an, nach Luftkämpfen notgelandete deutsche Besatzungen oder Jagdflieger vor Tod oder Gefangenschaft zu bewahren durch schnelles und kühnes Eingreifen. Das gegebene Instrument dafür war der Fieseler-Storch.

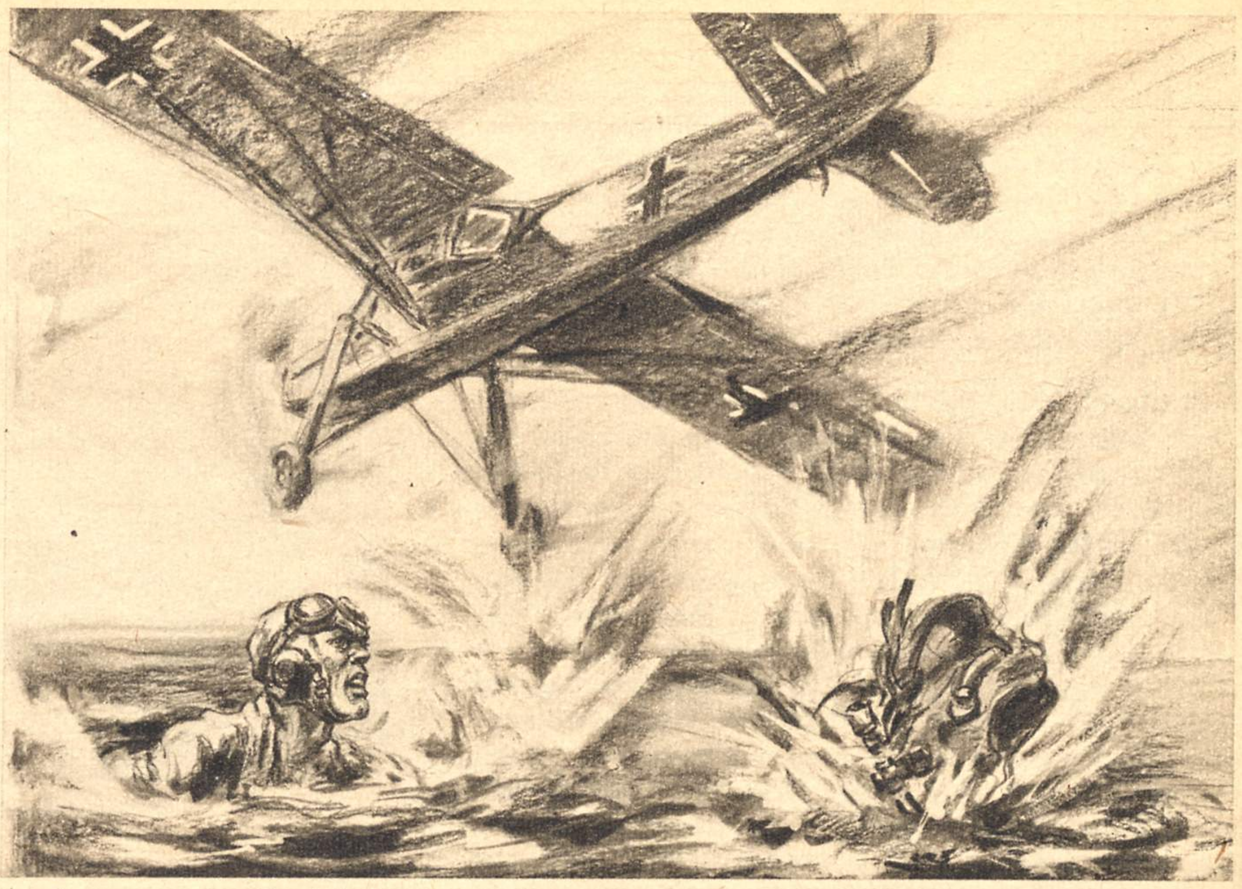
Mit den Eigenschaften dieses Flugzeuges bis zur Vollendung vertraut, gab es für Hauptmann Kroseberg weder Schwierigkeiten noch Hindernisse, die er nicht überwunden hätte, wenn es darum ging, hilfreich einzugreifen. Wie die Männer seiner Staffel startete und landete Kroseberg, gleich unter welchen Verhältnissen und ohne Rücksicht darauf, daß etwa noch Jagdflugzeuge des Gegners den Raum gefährdeten, dort, wo er gebraucht wurde. Er wußte, daß auf beiden Seiten und gerade auf diesem Kriegsschauplatz mit seinen beschränkten, schwierigen Nachschubmöglichkeiten die Besatzung oder der einzelne Jagdflieger von unendlichem Wert war. Es war ebenso wichtig, notgelandete deutsche Jäger zurückzuholen wie zu verhindern, daß notgelandeten Briten die Rückkehr zu ihren Verbänden gelang. Eine sehr schnelle Anpassung an die örtlichen Verhältnisse und das völlige Vertrautsein mit den anderen fliegerischen Gegebenheiten in der Wüste befähigten Hauptmann Kroseberg bald, den Platz, auf den er gestellt war, voll auszuwerten. Wie oft dieser Offizier aber dabei sein eigenes Leben unbedenklich aufs Spiel setzte, das wurde allen erst offenbar, als er von seinem letzten Flug nicht mehr zurückkehrte.

In den Zelten unserer Afrikaflieger wird so manche Geschichte von ihm erzählt, und vor allem die Jäger nennen seinen Namen mit kameradschaftlicher Ehrfurcht. Mit ihnen arbeitete er eng zusammen und bei ihnen erzielte er seine schönsten Erfolge. Waren größere Luftkämpfe zu erwarten, so wußte Kroseberg den voraussichtlichen Raum dieser Begegnungen und bereitete seine Bergungsmaßnahmen vor. Oft landete er unmittelbar unter den noch kämpfenden Kameraden, die in heißen Duellen manchmal weit in die Wüste hineingetragen wurden, bereit, in der nächsten Minute schon hilfreich einzugreifen. Bei einem Luftkampf, dessen Zeuge er wurde, sah Kroseberg, wie der Pilot eines brennend abstürzenden britischen Jagdflugzeuges mit dem Fallschirm absprang. Es war nicht weit vor der englischen Linie. Der Hauptmann rollte mit seinem Storch in die Landerichtung des Briten und stand wenige Meter neben ihm, als der Gegner landete. Es war ein baumlanger Kanadier, der erstaunt auf die einladende Handbewegung Krosebergs sah. Der Gefangene hatte Humor genug, diese abermalige und diesmal ganz unerwartete Wendung der Dinge richtig zu sehen: „Damned, a verry godd service!"

In wenigen Tagen schwerster Luftkämpfe hat Kroseberg einmal nicht weniger als zehn deutsche Flieger vor dem sicheren Schicksal des Verdurstens in der Wüste oder der Gefangenschaft bewahrt. Dabei wurde er selbst im Verlaufe eines Tages zweimal von britischen Jägern angegriffen und abgeschossen. Eine Verwundung hinderte ihn nicht daran, sehr bald wieder seinen Dienst auszuüben. Mehrfach zwangen ihn englische Jäger oder Zerstörer, schnellstens in der Wüste zu landen und vor ihren anschließenden Tiefangriffen auf ihn und sein Flugzeug in Deckung zu gehen.

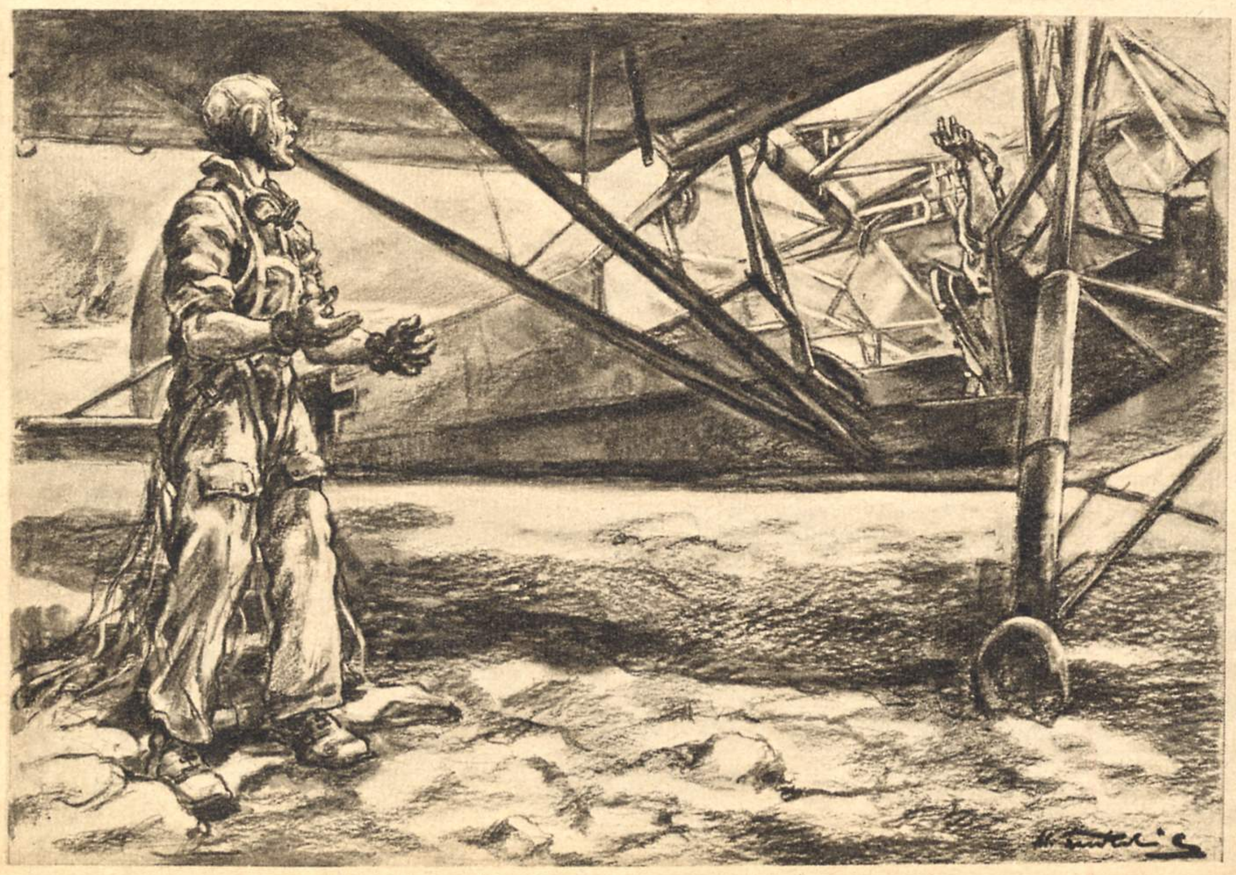
Oft führten die Bergungsflüge Krosebergs und seiner Besatzungen tief nach Ägypten oder in die Wüste hinein. In einem Falle flog eine Ju 52 1200 Kilometer tief in das Innere der Sahara, um gemeinsam mit italienischen Fliegern bei der Bergung einer notgelandeten und schon tagelang gesuchten deutschen Besatzung behilflich zu sein. Trotz der Unkenntnis der dortigen Verhältnisse vollendeten diese Flieger den gegebenen Befehl und zeigten damit, daß sie aus dem gleichen Holz geschnitzt sind wie ihr Staffelkapitän.

Es ist selbstverständlich, daß ein Mann wie Kroseberg keine Kompetenzen kannte, wenn es um die Erfüllung der Aufgabe ging. Er arbeitete, wann immer es notwendig erschien, mit den Kameraden der Seenotstaffel zusammen. So war es am Tage seines letzten Fluges. Der Seenotdienst hatte die Meldung erhalten, wonach die Besatzungen einiger Transportflugzeuge nach Feindbeschuß auf das Mittelmeer heruntermußten und in höchster Lebensgefahr schwebten. Hauptmann Kroseberg schloß sich sofort der Suchaktion an. Ohne Bedenken flog er mit seinem einmotorigen Flugzeug weit in See hinaus, um die Standorte abgetriebener Flieger festzustellen und so ihre



. . . dann zog seine Hand das Fenster auf, und die letzte, Krosebergs eigene Schwimmweste, fiel zu dem Kameraden hinab . . .

Er hatte mehrere gefunden und ihnen die zusätzlich mitgenommenen Schwimmwesten abgeworfen. Da entdeckte er, weit über hundert Kilometer draußen, noch einen, der offenbar ohne Schwimmweste sich schwimmend über Wasser hielt. Er kreiste ein paarmal über dem Kameraden und überflog ihn in wenigen Metern Höhe. Dann zog seine Hand das Fenster auf, und die letzte, Krosebergs eigene Schwimmweste, fiel zu dem Kameraden hinab. Der Transportflieger wurde Stunden später vom Seenotdienst gerettet. Es war der letzte Mann, der Hauptmann Kroseberg in seinem Storch gesehen hatte. Seine Rettung war Hauptmann Krosebergs letzte Tat. Eine wahrlich unvergeßliche und würdige Tat, würdig und echt wie der, den für immer die See behielt.



. . . es war ein baumlanger Kanadier, der erstaunt auf die einladende Handbewegung Krosebergs

Die kleine Adler-Fibel

Chemische Küche in 100 Kilometer Höhe

Während die Temperatur der Lufthülle um den Erdball nach früheren Ansichten immer weiter abnehmen sollte, bis sie auf Weltraumkälte abgesunken war, hab n neuere Untersuchungen zu überraschenden Feststellungen geführt. Schon bei den Aufstiegen von Höhenflugzeugen und Stratosphärenballons ergab sich, daß die Temperatur von rund elftausend Meter Höhe ab, wo sie etwa — 55 Grad Celsius erreicht, nicht weiter fällt. Dieser Zustand hält an, soweit Flugzeuge oder Ballons bis heute aufgestiegen sind, das heißt bis in Höhen von etwa 30 Kilometern, die von den Ballons der Wetterstationen erreicht wurden. Verschiedene Beobachtungen und Berechnungen ergeben nun, daß die Temperatur keineswegs ständig auf — 55 Grad Celsius verharrt, sondern daß die Lufthülle in ihren verschiedenen Schichten ganz verschiedene Temperaturen hat. Aber, und das ist das Verblüffende, das Thermometer fällt nicht etwa noch weiter ab, sondern es steigt, und zwar in einem Maße, das alle Vorstellungen übertrifft. Im obersten Teil der sogenannten „Ozonschicht", in der also besonders viel Ozon, eine Abart des Sauerstoffs, vorhanden ist, wird bereits eine Temperatur von + 50 Grad bis + 70 Grad Celsius angenommen. Das ist in 40 bis 45 Kilometer Höhe. In der E-Schicht, der sogenannten Ionosphäre, an der die elektrischen Wellen reflektiert werden und die in etwa 100 Kilometer Höhe liegt, soll die Temperatur sogar zwischen + 35 und + 100 Grad Celsius liegen, während für die noch höheren F-Schichten, in denen sich die Leuchtvorgänge der Atmosphäre abspielen, mit der unwahrscheinlichen Hitze von 160 bis 660 Grad Celsius gerechnet wird. Als Ursache für diese gewaltigen Temperatursteigerungen könnte man sich die Absorption eines Teils der Sonnenstrahlung, und zwar der für das menschliche Auge nicht mehr sichtbaren Strahlen aus dem Gebiet des Ultravioletten, durch die Atmosphäre denken. Es werden dadurch chemische Reaktionen ausgelöst, bei denen erhebliche Wärmemengen frei werden. Die höchsten Schichten würden also zu einer Art chemischer Küche werden, in der alle dort oben vorhandenen Gase und Gasreste chemisch reagieren und dadurch mancherlei Erscheinungen auslösen, die zwar von der Erde aus beobachtet wurden, aber bisher noch nicht recht geklärt sind. G.M.

Beförderungen in der Luftwaffe:

Der Führer hat befördert: Zum General der Luftwaffe: den Generalleutnant Schubert. Zum General der Flieger: den Generalleutnant Putzier. Zum General der Flakartillerie: den Generalleutnant Heilingbrunner. Zum Generalleutnant: den Generalmajor Freiherr

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Silbenrätsel

a — ab — be — bein — bus — che — chen — de — de — den — e — e — e — ei — ein — el — fen — ga — ge — ge — ge — giss — i — käpp — ke — la — lei — lieu — lung — mein — mie — näh — ne — ne — ni — ni — nicht — nim — no — pi — ri — ri — ri — rot — rü — sei — sen — so — streich — stung — tar — ter — tiv — tou — u — ver — walt — win — zah

Aus vorstehenden 59 Silben sind 20 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Lessingsches Wort aus „Minna von Barnhelm" ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stoßzahnmasse eines großen Tieres, 2 Feldherr Wallensteins, 3 Ruhmesglanz, 4 Blume, 5 Quellnymphe, 6 französischer Staatsmann im 17. Jahrhundert, 7 unsanfte Erzwingung eines gesteckten Zieles, 8 Material für Handarbeiten, 9 kleiner Fisch, 10 Paradies, 11 grammatischer Begriff, 12 Seuche, 13 Jurist, 14 zur Gutschrift gegebenes Geld, 15 Märchengestalt, 16 Held in Indianergeschichten, 17 Zoll, 18 Vorbereitung zur Kriegführung, 19 Suppenschüssel, 20 Metall. 54793

Spruchrätsel

44..	24..	12..	11..	10..	21..	8..	41..
18..	40..	37..	43..	42..	22..	19..	3..
33..	36..	25..	14..	23..	20..	9..	1..
34..	32..	35..	15..	47..	17..	5..	4..
38..	30..	26..	16..	48..	13..	6..	45..
39..	31..	27..	28..	29..	2..	7..	46..

Hinter jede Zahl ist ein Buchstabe zu setzen. Die Buchstaben ergeben, in der durch die davorstehenden Ziffern gekennzeichneten Reihenfolge hintereinander gelesen, eine Kette von Wörtern der angegebenen Bedeutung. Bei richtiger Lösung ergeben die senkrechten Reihen ein Wort von Herder.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—7 Sportlehrer, 8—12 asiatisches Raubtier, 13—17 Fleischsülze, 18—23 Teil der Wanduhr, 24—29 männliches Schaf, 30—36 Suppenschüssel, 37—43 Segelschiff, 44—48 ärztliches Instrument. 54845

Veränderungsrätsel

1	Ringelwurm	— deutscher Denker
2	Häuslichkeit	— Verwandter
3	Zeitmesser	— Nebenfluß des Rheins
4	Längenmaß	— Stadt in Hannover
5	Fluß in Ostpreußen	— Stadt an der Saale
6	Getreidegras	— alter Mann
7	Theaterplatz	— Lobrede
8	Teil des Baumes	— Ruhepause
9	Stadt in Flandern	— Geschäftsvermittler
10	Wurfspieß	— Stadt im Sudetenland
11	Metallüberzug	— Zuspruch

Man suche die links stehenden Wörter, die durch Voranstellen eines Buchstabens die rechts stehende Bedeutung erlangen. Die gefundenen Buchstaben, von oben nach unten gelesen, nennen ein militärisches Spezialinstrument. 54954

Gleichklang

Wer Wort stets hält,
Hat meistens Geld;
Der Schneider nimmt
Es dir bestimmt,
Doch mundet's dir,
Gefüllt mit Bier. 54907

Auflösungen

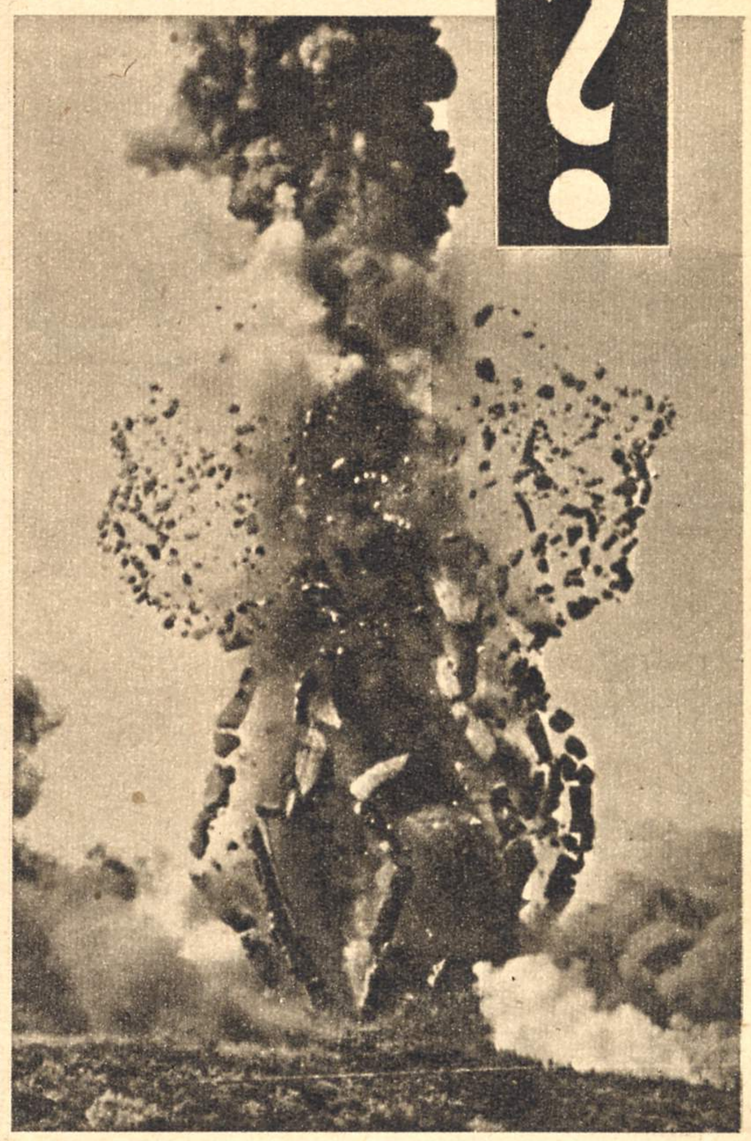
Silbenrätsel: Ein Vergnügen erwarten ist auch ein Vergnügen. — 1 Elfenbein, 2 Isolani, 3 Nimbus, 4 Vergißmeinnicht, 5 Egeria, 6 Richelieu, 7 Gewaltstreich, 8 Nähseide, 9 Ukelei, 10 Eden, 11 Genitiv, 12 Epidemie, 13 Notar, 14 Einzahlung, 15 Rotkäppchen, 16 Winnetou, 17 Abgabe, 18 Rüstung, 19 Terrine, 20 Eisen.

Veränderungsrätsel: Horchgerät. — 1 Egel — Hegel, 2 Heim — Ohelm, 3 Uhr — Ruhr, 4 Elle — Celle, 5 Alle — Halle, 6 Reis — Greis, 7 Loge — Eloge, 8 Ast — Rast, 9 Gent — Agent, 10 Ger — Eger, 11 Rost — Trost.

Spruchrätsel: Sprichwörter sind der Spiegel der Denkart einer Nation. — 1—7 Trainer, 8—12 Tiger, 13—17 Aspik, 18—23 Pendel, 24—29 Widder, 30—36 Terrine, 37—43 Schoner, 44—48 Sonde.

Gleichklang: Maß.

Was ist das ?



Er stand der Flak im Wege. Ein Schornstein, der das Schießfeld einer leichten Flakbatterie beschränkte, mußte gesprengt werden. Dem PK-Mann gelang dieser meisterhafte Schnappschuß im interessantesten Augenblick der Explosion PK-Aufnahme Kriegsberichter Zwirner (Atl)

3 HERZBLÄTTER
Die Schutzmarke unserer Präparate
TOGAL-WERK GERH. F. SCHMIDT
Fabrik pharmaz. u. kosm. Präparate
MÜNCHEN

Wer besitzt Busch -Gläser und -Instrumente?

Dieser heute nicht ersetzbare, wertvolle Besitz braucht sorgsame Pflege. Man bewahre vor allem die Optik vor Kratzern, Staub und Feuchtigkeit, ebenso die Mechanik vor Druck oder Stoß. Hat man keine Originalbehälter (heute sind auch sie leider nicht lieferbar), so mache man sich die kleine Mühe, einen Schutz aus Stoffresten, Karton, Holz mit Stoffpolster usw. selbst herzustellen.

EMIL BUSCH AG · RATHENOW

Gut rasiert - gut gelaunt

auch heute . . .

. . . durch volle Ausnutzung der Leistungsfähigkeit unserer Klingen!
Sie wird gewährleistet durch täglich wechselnden Gebrauch der Klingenschneiden. Die Merkzahlen auf unseren Klingen geben Ihnen die Möglichkeit hierzu.

Wertvolle Bücher für Autofahrer
. . . und alle, die es werden oder sich gründlich ausbilden wollen!

Automobiltechnisches Handbuch
v. Bussien (und 39 Fachmitarbeitern!). Schwierigkeiten aller Art lassen sich überwinden, das Verständnis vom Fahrzeug, seiner Konstruktion, den Werk- und Kraftstoffen, Schmiermitteln usw. wächst, Sie werden sach- und fachkundig in allen Auto-Fragen belehrt. Ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk mit 1579 Seiten, 1785 erklärenden Bildern und wertvollen Tabellen. Allerneueste Auflage! Sie werden großen Nutzen davon haben!
Ganzleinenband RM 36,-

Die Grundlagen fachgerechter Kraftfahrzeug-Ausbesserung von Oberingenieur Mayer-Sidd. Das einzig dastehende Werk ist von einem Praktiker für die praktische Werkstattarbeit ausgearbeitet. Durch zahlreiche Beispiele und Abbildungen gibt es wertvolle Winke, hilft Fehlerquellen finden und ist als Nachschlagewerk ungemein wichtig. Durch Auswertung der vermittelten Kenntnisse macht sich das Werk rasch bezahlt. 3 Ganzleinenbände mit 628 Seiten, 655 Bildern, Tabellen u. Sonderbeilagen RM 33,-

Lieferung Nachnahme spesenfrei oder bequeme Monatsraten von RM 4,—. Erfüllungsort: Berlin-Tempelhof. Postscheckkonto: Berlin 7305.

Walther FREUND & Co., Wafco, gegründet 1889, Berlin SW 11 Adl.

1. Aromatisch
2. Leicht
3. Frisch

. . . DREI GUTE GRÜNDE

die Astra langsam und mäßig zu rauchen und sorgsam mit ihr umzugehen, damit Aroma und Frische nicht leiden

KYRIAZI 4 Astra
MIT UND OHNE MUNDSTÜCK

Statt Jod-Tinktur
SEPSO!
zur äußerlichen Desinfektion

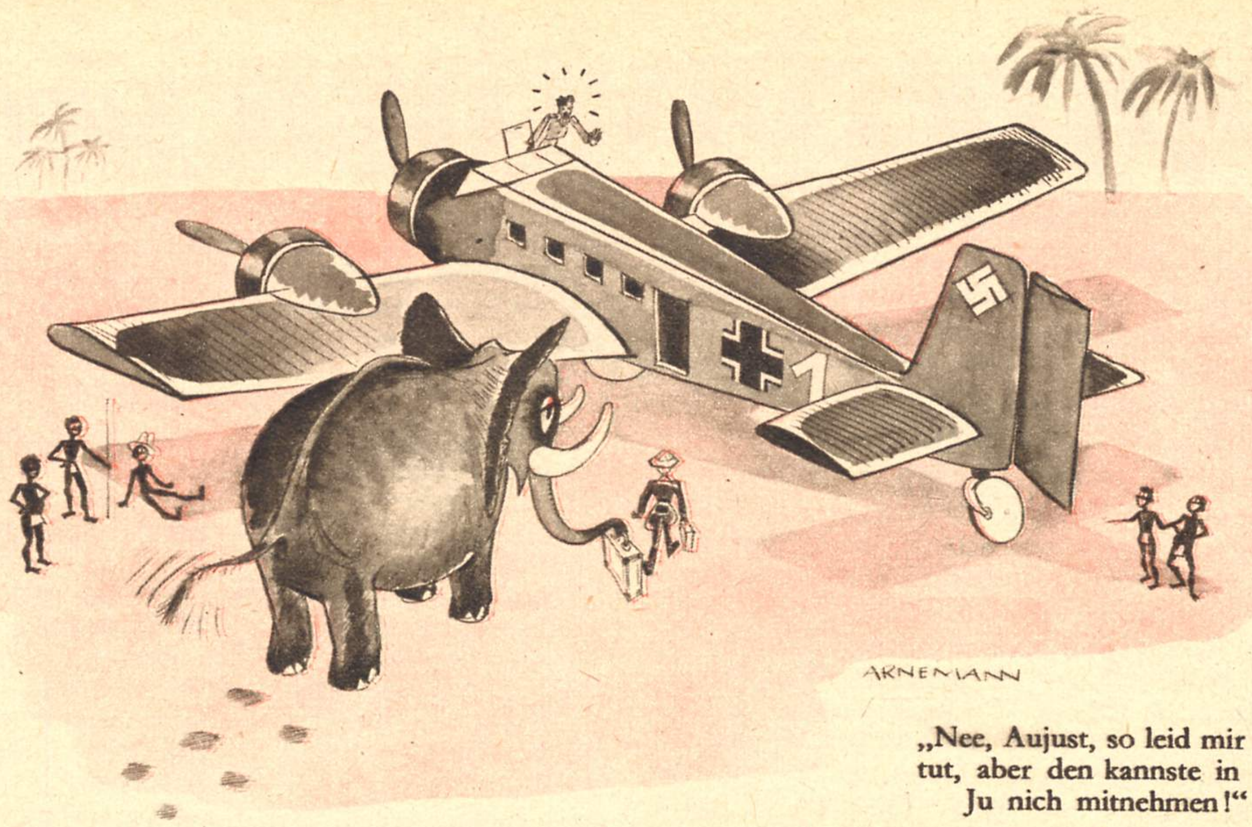
Verletzungen im Haushalt, bei Gartenarbeit, im Beruf und beim Sport durch Schnitte, Stiche, Risse, Bisse u. dgl. soll man zur Vermeidung von Entzündungen und Eiterungen sofort mit der bewährten Sepso-Tinktur desinfizieren.

In Apotheken und Drogerien in Flaschen ab 55 Pf. und Tupfröhrchen zu 49 Pf. erhältlich

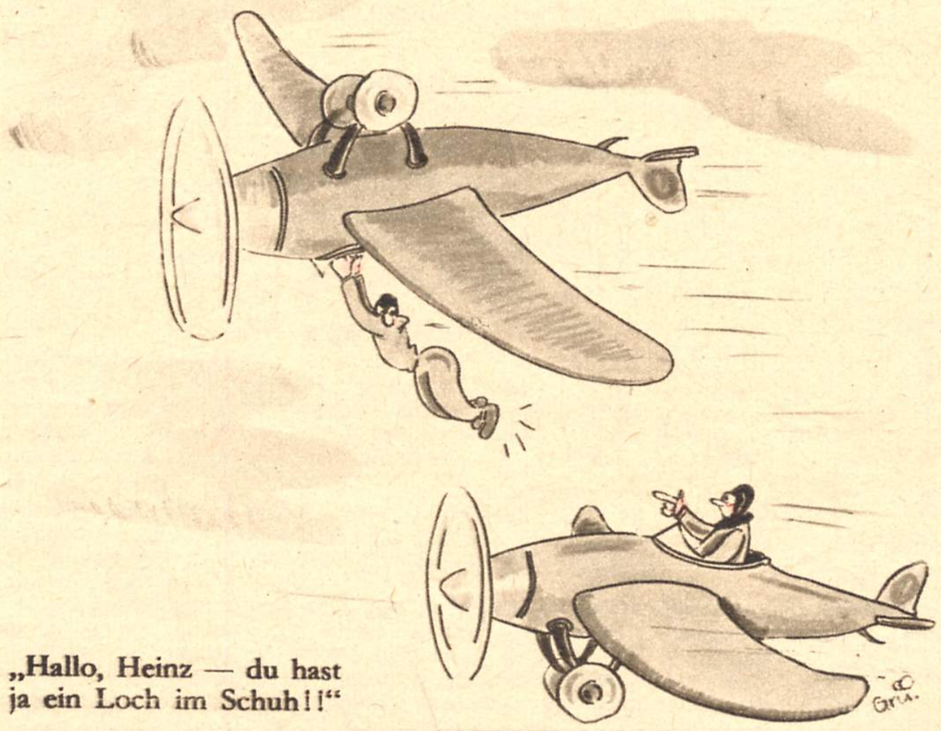
LINGNER-WERKE DRESDEN

Dr. Schleussner
ADOX FOTO
Der Welt älteste fotochemische Fabrik

Wenn Flieger und Gebirgsjäger zusammenarbeiten, sind die schwersten Gipfel leicht zu nehmen . . .



„Nee, Aujust, so leid mir det tut, aber den kannste in die Ju nich mitnehmen!“



„Hallo, Heinz — du hast ja ein Loch im Schuh!!“

So würden manche Frauen ihre Männer wiedersehen, wenn die sich nicht rasieren müßten . . .

Höher geht's nimmer

Links:
DerAfrika-Urlauber:
„Na, freuste dich, Lottemaus, was ich dir alles Schönes mitgebracht habe . . .?“

Zeichnungen:
Arnemann (3),
Mauder (2),
Grünberg (1)

Rechts: „Ich hab's ja schon immer gesagt — für den heutigen Flugbetrieb ist das Häusl viel zu leicht gebaut!“

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 8 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 12. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front